

Resumen de la Revisión Ambiental y Social (RRAS)
Mejora del transporte regional a través de la Hidrovía con Rocktree
Group PARAGUAY - ARGENTINA – URUGUAY / 16065-01

Idioma original del documento: inglés

Fecha de emisión: agosto de 2026

1. Información general del Proyecto y descripción general del alcance de la revisión de BID Invest

Rocktree Group (“Rocktree”, el “Patrocinador” o la “Compañía”) es un grupo global de infraestructura para productos básicos que facilita el flujo de productos prioritarios —incluidos productos agrícolas, mineral de hierro, bauxita, líquidos, entre otros— mediante una plataforma integrada de terminales flotantes de transbordo, infraestructura portuaria y activos de transporte fluvial. Rocktree opera en América, África, Medio Oriente y Asia, y el Proyecto comprende su plataforma latinoamericana de logística fluvial, puertos y astilleros a lo largo de la Hidrovía Paraguay–Paraná. El Patrocinador adquirió recientemente Atria Group y sus subsidiarias, incluidas las operaciones de UABL y OTC en Paraguay y Argentina y, antes de la adquisición, constituyó un nuevo centro de Operaciones de Transbordo en Uruguay (los “Clientes”). A través de sus operaciones regionales en América Latina, el Grupo está ampliando su presencia en la Hidrovía Paraná–Paraguay. El financiamiento propuesto tiene por objeto respaldar esta expansión mediante la refinanciación del préstamo puente utilizado para la adquisición de Atria y el financiamiento de nuevas inversiones de crecimiento en la región, proporcionando así una estructura de capital de largo plazo que permita desarrollar la plataforma regional integrada de transporte fluvial del Patrocinador (el “Proyecto”).

El proceso de debida diligencia ambiental y social (“DDAS”) incluyó, entre otras actividades: i) una visita al sitio del Proyecto; ii) entrevistas y reuniones con los equipos de operaciones, salud y seguridad, recursos humanos y operaciones de los Clientes; y iii) una revisión detallada de la información ambiental y social (“A&S”) y de salud y seguridad ocupacional (“SSO”)¹.

Para asegurar el compromiso del Proyecto con el respeto y la protección de los derechos humanos, su política de tolerancia cero frente a represalias y su compromiso de brindar y garantizar un entorno seguro para que las partes interesadas puedan expresar sus inquietudes sin temor a represalias, el proceso de DDAS también incluyó la revisión de los siguientes documentos: i) Código de Conducta para empleados, contratistas y consultores; ii) modelos de contratos laborales; y iii) políticas de los Clientes sobre Reclamos, Denuncias, Autoridad para Detener Trabajos, Derechos Humanos e Investigaciones.

¹ Esta información incluía: i) certificaciones conforme a las normas ISO; ii) políticas relativas a aspectos ambientales, sociales y de salud y seguridad; iii) preparación y respuesta ante emergencias; iv) procedimientos de salud y seguridad; v) permisos ambientales; vi) políticas y procedimientos de gestión de riesgos e impactos; vii) planes de expansión; viii) registros de accidentes; ix) capacidad organizativa; ix) relación con las partes interesadas; x) código de conducta; xi) relaciones laborales; xii) auditorías internas; xiii) evaluaciones de riesgos, entre otros temas.

2. Categorización ambiental y social y justificación

El Proyecto ha sido clasificado como una operación de Categoría B de conformidad con la Política de Sostenibilidad Ambiental y Social de BID Invest, dado que probablemente generará, entre otros, los siguientes impactos: i) posibles incidentes con embarcaciones; ii) potenciales restricciones a la navegación; iii) derrames de combustible o materiales peligrosos; iv) contaminación de la carga; v) escenarios de incendio y explosión; vi) accidentes ocupacionales; vii) emergencias en puertos y terminales; viii) interrupciones del tránsito y la logística; y ix) potenciales impactos sobre los usuarios de la hidrovía y las comunidades ubicadas cerca de las terminales o de los corredores de navegación. Se considera que estos impactos son de intensidad media-alta y serán gestionados mediante medidas estándar de control y mitigación.

Las Normas de Desempeño (ND) aplicables al Proyecto son: i) ND1: Evaluación y gestión de los riesgos e impactos ambientales y sociales; ii) ND2: Trabajo y condiciones laborales; iii) ND3: Eficiencia en el uso de los recursos y prevención de la contaminación; y iv) ND4: Salud, seguridad y protección de la comunidad.

3. Contexto ambiental y social

3.1 Características generales de los sitios del Proyecto

Rocktree Group opera una red integrada de logística fluvial y transbordo a lo largo de la Hidrovía Paraguay–Paraná, respaldada por una flota de 19 remolcadores de empuje y aproximadamente 400 barcasas, así como por operaciones de astillero en Rosario, Argentina. Estas instalaciones incluyen el Terminal 2 Fronteras y Terminal 3 Fronteras en Paraguay; el Astillero Punta Alvear (“APA”) y la Base Pueblo Esther (“BPE”), ubicados en la provincia de Santa Fe, Argentina; y la Operación de Transbordo en Uruguay, que incluye un buque lanzadera para minerales (las “Instalaciones del Proyecto”).

Terminal 2 Fronteras (“TF2”) es una instalación estacional de logística agrícola dedicada principalmente al almacenamiento temporal, cribado, clasificación y carga de soja para su exportación mediante barcasas, utilizando depósitos, cintas transportadoras, áreas de recepción de camiones e infraestructura de carga fluvial. Terminal 3 Fronteras (“TF3”) es una terminal portuaria fluvial más grande y diversificada que maneja soja, harina de trigo y combustibles líquidos (gasolina, diésel y biodiésel), y cuenta con edificios administrativos, tanques de almacenamiento de combustible equipados con sistemas de contención de derrames y protección contra incendios, depósitos, equipos de descarga de camiones, sistemas de cintas transportadoras, estaciones de bombeo, instalaciones flotantes de atraque para operaciones con barcasas e infraestructura de separación de aguas oleosas. La Compañía prevé ampliar la Terminal 3 mediante la construcción de una planta de mezcla de fertilizantes destinada a atender a clientes agrícolas en la frontera entre Paraguay y Brasil.

APA es la principal instalación industrial de Rocktree y uno de los activos de construcción naval más importantes que respaldan el sistema logístico de la Hidrovía Paraguay–Paraná. El astillero se dedica a la construcción de barcasas para carga seca y barcasas tanque utilizadas en toda la región y cuenta con más de 16.000 m² de instalaciones productivas cubiertas, con operaciones integradas de recepción, corte y conformado de acero, soldadura, granallado y pintura. Tiene capacidad para fabricar aproximadamente 60 barcasas para carga seca o 38 barcasas tanque por año, y también presta servicios de reparación y mantenimiento de embarcaciones mediante dos

varaderos. La instalación funciona tanto como un negocio comercial de construcción naval como un activo estratégico que respalda la renovación y ampliación de la propia flota de Rocktree, que transporta productos agrícolas, combustibles y materiales a granel a lo largo de la hidrovía.

BPE brinda apoyo al mantenimiento y la reparación de remolcadores y barcasas que operan en la hidrovía, tanto para la flota propia como para clientes terceros. BPE complementa la operación de construcción naval de mayor escala de APA².

La Operación de Transbordo de Rocktree en Uruguay (“OT”), ubicada en la zona de Nueva Palmira y el Río de la Plata, es un sistema de transferencia de carga a granel costa afuera diseñado para superar las limitaciones de calado de los puertos fluviales regionales y maximizar la eficiencia de las exportaciones mediante grandes buques oceánicos. La OT recibe la carga³ y la transfiere costa afuera a buques transoceánicos (Panamax y Capesize) utilizando una terminal flotante de transbordo diseñada específicamente, equipada con grúas de cuchara de alta capacidad, sistemas cerrados de cintas transportadoras, cargadores telescópicos de buques y una capacidad de almacenamiento a bordo de aproximadamente 45.000 toneladas. La instalación permite cargar buques de gran calado costa afuera sin necesidad de dragados extensivos ni de una gran infraestructura portuaria terrestre. También incluye buques lanzadera que trasladan carga entre las terminales fluviales y la terminal flotante, lo que crea una plataforma logística flexible capaz de manejar más de 50.000 toneladas por día, reducir los cuellos de botella del transporte y fortalecer la capacidad exportadora regional.

3.2 Riesgos contextuales

Es posible que los potenciales impactos ambientales y sociales (incluidos los impactos acumulativos y sinérgicos) asociados con: a) las actividades de navegación; b) el desarrollo y la operación de infraestructura portuaria; y c) las actividades de dragado a lo largo del río Paraná no hayan sido evaluados adecuadamente ni monitoreados de forma apropiada dentro del ecosistema de la Hidrovía Paraguay–Paraná⁴. Entre ellos, podrían haberse pasado por alto cuestiones relacionadas con el cambio climático, lo que habría resultado en una sobreestimación de los calados del río y de su capacidad de transporte. Esta situación se materializó en 2020, cuando descensos inusuales en los niveles del río afectaron el transporte fluvial.

Un segundo riesgo contextual se relaciona con el incidente diplomático ocurrido en 2023, cuando Argentina aumentó los peajes cobrados a las embarcaciones que navegan el tramo de la hidrovía entre Santa Fe (Argentina) y Confluencia (Paraguay)⁵. Un tercer riesgo contextual se vincula con el posible uso de la Hidrovía Paraguay–Paraná por parte de terceros para actividades ilícitas de contrabando⁶. No se informaron incidentes asociados con las Instalaciones del Proyecto durante el período examinado.

² Mientras que APA se centra en la construcción de barcasas y en actividades industriales de gran envergadura, BPE se utiliza para el mantenimiento y la reparación de embarcaciones, el almacenamiento y el apoyo operativo conexas.

³ Principalmente mineral de hierro y otras mercancías a granel transportadas en barcasas a lo largo de la vía navegable.

⁴ “Una mirada sobre los impactos de la Hidrovía en los Humedales del Corredor Fluvial Paraguay–Paraná”. Impactos de la Hidrovía en los Humedales del Corredor Río Paraguay–Paraná, Wetlands International, 2019.

⁵ El peaje se estableció mediante la Resolución 625/2022, emitida por el Ministerio de Transporte de Argentina.

⁶ United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Global Report on Cocaine 2023. March 2023.

4. Riesgos e impactos ambientales y medidas de mitigación y compensación propuestas

4.1 Evaluación y gestión de los riesgos ambientales y sociales

En términos generales, Rocktree ha desarrollado una plataforma madura de sistemas de gestión reconocida internacionalmente y respaldada por: i) sistemas certificados conforme a ISO 14001 (sistema de gestión ambiental), ISO 45001 (salud y seguridad), ISO 9001 (calidad), ISO 55001 (sistema de gestión de activos) y el Código Internacional de Gestión de la Seguridad⁷ (“ISM”, por sus siglas en inglés); ii) procedimientos ambientales y de salud y seguridad ocupacional; iii) seguridad marítima, gestión de activos y control de riesgos operacionales; iv) programas de auditoría interna y externa; v) controles de permisos; vi) sistemas de respuesta ante emergencias; vii) programas de monitoreo ambiental; y viii) mecanismos de mejora continua.

4.1.a Sistema de evaluación y gestión ambiental y social

Rocktree ha implementado múltiples sistemas y procedimientos de gestión que proporcionan una sólida base institucional. Estos incluyen sistemas basados en normas ISO para calidad, medio ambiente, salud y seguridad ocupacional y gestión de activos, así como procedimientos operacionales para la gestión de flota, operaciones de terminales, preparación ante emergencias y continuidad del negocio. La documentación revisada también demuestra la existencia de capacidad de auditoría interna y de un enfoque estructurado para la verificación del cumplimiento y la mejora continua.

El marco actual proporciona una base sólida para un Sistema de Gestión Ambiental y Social (“SGAS”), aunque determinados elementos de gestión social todavía no se han consolidado formalmente dentro de la estructura existente. Los procedimientos vigentes se orientan principalmente a la calidad, el control operacional, la gestión ambiental, la salud y seguridad ocupacional, la seguridad marítima, la respuesta ante emergencias y la continuidad del negocio, mientras que los elementos de gestión de riesgos sociales aún no se han consolidado en un sistema formal de gestión con procedimientos, responsabilidades, indicadores y líneas de reporte definidos.

Por lo tanto, el Cliente desarrollará e incorporará políticas y procedimientos sociales adecuados en los sistemas de gestión existentes para completar los requisitos de un SGAS integral que abarque las actividades desarrolladas por el Cliente en Paraguay, Argentina y Uruguay.

4.1.b Política

El Patrocinador ha adoptado políticas y códigos de alcance corporativo que abordan: i) calidad, salud, seguridad y medio ambiente (“QHSE”, por sus siglas en inglés); ii) protección ambiental; iii) conducta ética; iv) integridad; v) cumplimiento; vi) no represalias; y vii) denuncia de conductas indebidas. Si bien estos compromisos proporcionan una base de gobernanza pertinente para el desempeño ambiental y social, la información revisada no evidencia una Política de Sostenibilidad Ambiental y Social independiente y alineada con las Buenas Prácticas Internacionales de la Industria, los principios de derechos humanos reconocidos

⁷ El marco del Código IGS es una norma internacional obligatoria establecida por la Organización Marítima Internacional (“OMI”) que exige a las compañías navieras y a los capitanes de buques implementar un Sistema de Gestión de la Seguridad (“SGS”) estructurado para garantizar la seguridad en las operaciones de los buques y prevenir la contaminación marina.

internacionalmente, la protección de las comunidades afectadas, la participación de las partes interesadas, los grupos vulnerables, la igualdad de género, la prevención de la violencia y el acoso por motivos de género (“VAG”) y el monitoreo del desempeño social.

4.1.c Identificación de riesgos e impactos

Los Clientes han desarrollado e implementado matrices de identificación de riesgos operacionales y ambientales, en particular para las operaciones marítimas, las actividades de las terminales, la manipulación de combustibles y cargas, los escenarios de emergencia, la gestión de activos y la salud y seguridad ocupacional. Las auditorías ambientales y los procedimientos de respuesta ante emergencias evidencian la identificación de peligros tales como derrames, incendios, explosiones, exposición a cargas tóxicas, contaminación de cargas, fallas de embarcaciones, colisiones, varaduras, inundaciones y emergencias en terminales.

En cambio, la identificación de riesgos sociales está menos desarrollada, especialmente en asuntos relacionados con la evaluación sistemática de impactos sobre las comunidades, la exposición de terceros, las poblaciones vulnerables, los derechos humanos, los impactos vinculados con la seguridad, la afluencia de trabajadores, los riesgos sociales de los contratistas, el género y la VAG, el análisis de presencia de Pueblos Indígenas, los impactos acumulativos o la vulnerabilidad social relacionada con el clima. Por lo tanto, como parte del proceso de integración del SGAS, los Clientes desarrollarán matrices de identificación de riesgos e impactos que abarquen, además de los temas ambientales, aspectos sociales tales como derechos humanos, género, grupos vulnerables, seguridad, VAG y riesgos acumulativos y relacionados con el clima.

4.1.c.i *Impactos y riesgos directos e indirectos*

Los riesgos directos e indirectos asociados con la plataforma logística regional de Rocktree incluyen incidentes con embarcaciones, restricciones a la navegación, derrames de combustible o materiales peligrosos, contaminación de cargas, escenarios de incendio y explosión, accidentes ocupacionales, emergencias en puertos y terminales, interrupciones del tránsito y la logística, y posibles impactos sobre los usuarios de la hidrovía y las comunidades ubicadas cerca de las terminales o de los corredores de navegación.

Los procedimientos existentes del Patrocinador abordan varios riesgos operacionales y ambientales directos. Sin embargo, los riesgos indirectos y sociales todavía no están integrados sistemáticamente en el marco de evaluación de riesgos, en particular aquellos relacionados con las comunidades afectadas, las partes interesadas vulnerables, los dispositivos de seguridad, las interfaces de la cadena de suministro y los posibles impactos reputacionales o sobre los derechos humanos.

4.1.c.ii *Análisis de alternativas*

Las Instalaciones del Proyecto han estado en funcionamiento durante muchos años. Por este motivo, no se realizó una evaluación de alternativas para estos componentes.

La construcción de una nueva planta de fertilizantes dentro del predio existente de TF3 se realizará en un hábitat ya alterado. No se consideraron otras alternativas, ya que el desarrollo de esta planta en otras áreas probablemente habría generado impactos ambientales y sociales adicionales en comparación con la ubicación seleccionada.

4.1.c.iii Análisis de impactos acumulativos

Los impactos agregados generados por otros proyectos pasados, en curso y futuros se consideran no significativos. Por lo tanto, no se requiere un Plan de Gestión de Impactos Acumulativos para el Proyecto.

4.1.c.iv Riesgos de género

En América Latina y el Caribe existe una brecha de género significativa, definida como el acceso diferencial y desigual a oportunidades económicas, participación política, educación y empleo en función del sexo o género. Esta brecha se ve reforzada por normas culturales generalizadas respecto de los roles aceptables para hombres y mujeres y se agrava aún más por protecciones legales débiles o respuestas sociales inadecuadas. La brecha de género da lugar a discriminación por motivos de género, acceso desigual a servicios públicos, disparidades educativas, brechas salariales y de empleo, y menores niveles de participación política. La puntuación de Paraguay en el Índice de Brecha de Género de 2023 fue de 0,7, lo que lo ubicó entre seis países con la misma puntuación y por delante de solo uno de los 26 países de la región⁸.

La VAG también constituye un problema importante en América Latina y el Caribe, región que presenta la tasa de violencia más alta del mundo. Las evaluaciones más recientes del Comité para la Eliminación de la Discriminación contra la Mujer ("CEDAW"⁹, por sus siglas en inglés) para Paraguay¹⁰, Argentina¹¹ y Uruguay¹² reconocen avances en la legislación y las políticas públicas sobre igualdad de género, pero también identifican desafíos persistentes relacionados con la discriminación por motivos de género, el acceso desigual a oportunidades y las barreras que afectan el acceso de los grupos vulnerables a la protección y la justicia. La CEDAW también señala que la VAG continúa siendo una preocupación significativa en los tres países y recomienda fortalecer la capacidad institucional, las políticas públicas y los mecanismos de protección para garantizar una prevención y respuesta efectivas y la igualdad de oportunidades para las mujeres.

Los Clientes aún no han desarrollado una evaluación formal de riesgos de VAG que abarque a los trabajadores, contratistas, interfaces de las terminales, operaciones de embarcaciones, corredores logísticos o partes interesadas de las comunidades.

4.1.c.v Programas de género

El Patrocinador ha adoptado medidas concretas para abordar las brechas de género y diversidad, tales como el monitoreo periódico de datos relacionados con el género, la evaluación de la brecha salarial de género y la adopción de medidas correctivas cuando se identifican disparidades. Las decisiones de contratación se basan en las competencias y el mérito, con un compromiso con la contratación inclusiva y un entorno laboral no discriminatorio. Las mujeres suelen participar en las reuniones de trabajadores; existen instalaciones sanitarias seguras para las trabajadoras; el diseño de la Planta de Fertilizantes incluye una sala de lactancia exclusiva; y

⁸ <https://www.statista.com/statistics/803494/latin-america-gender-gap-index-country/>.

⁹ United Nations Committee on the Elimination of Discrimination Against Women ("CEDAW").

¹⁰ <https://www.mre.gov.py/simoreplus/Adjuntos/Informes/VIII%20Informe%20CEDAW%20-%20PRY%202024.pdf>.

¹¹ <https://www.ohchr.org/en/press-releases/2026/02/un-womens-rights-committee-publishes-findings-argentina-czechia-elsalvador>

¹² <https://www.ohchr.org/en/documents/concluding-observations/cedawcuryc10-concluding-observations-tenth-periodic-report>.

los equipos de protección personal (“EPP”) se suministran en función del cargo, la tarea y los requisitos individuales, incluido el ajuste de talles cuando sea necesario.

No obstante, los Clientes aún no han adoptado un programa específico de género, un plan de acción de género, metas de diversidad de la fuerza laboral ni un programa de prevención de la VAG. Por lo tanto, el Patrocinador incorporará medidas con perspectiva de género en su SGAS, la participación de las partes interesadas y los procesos de contratación, así como en la capacitación de trabajadores, la gestión de contratistas y los mecanismos de reclamos, incluidos procedimientos para recibir y atender de manera segura reclamos relacionados con el género.

4.1.c.vi Exposición al cambio climático

El Proyecto depende del transporte fluvial, la infraestructura portuaria y activos logísticos expuestos a la variabilidad hidrológica, períodos prolongados de niveles bajos de agua, fenómenos meteorológicos extremos, estrés térmico e interrupciones de la navegación o de las operaciones de las terminales. Estas condiciones pueden afectar la continuidad operacional y también influir en la preparación ante emergencias, la seguridad de las comunidades y las presiones acumulativas a lo largo de vías navegables compartidas.

La hidrovía se encuentra en zonas con exposición moderada a alta al riesgo de sequía, con una tendencia proyectada de aumento de la intensidad de las sequías, en particular en Brasil, Bolivia y Paraguay. La región está sujeta a riesgos físicos relacionados con el clima, incluidos futuros impactos del cambio climático asociados con una mayor frecuencia e intensidad de sequías y olas de calor, lo que se traduce en una mayor escasez de agua. Estas condiciones podrían eventualmente provocar una reducción de los niveles de agua a lo largo de la hidrovía y, en consecuencia, afectar negativamente las condiciones de navegación. Las inundaciones también pueden plantear riesgos para las operaciones.

Los Clientes desarrollarán e implementarán un Plan de Adaptación al Cambio Climático para abordar los riesgos climáticos en sus instalaciones, incluidos los impactos de las variaciones de los niveles de los ríos vinculadas con sequías prolongadas e inundaciones.

4.1.d Programas de gestión

El Patrocinador cuenta con una sólida base de procedimientos operacionales, ambientales, de seguridad, de emergencia y de continuidad. Sin embargo, desarrollará e implementará las siguientes políticas y procedimientos adicionales: i) participación de las partes interesadas; ii) gestión de reclamos de las comunidades; iii) supervisión ambiental y social de contratistas; iv) evaluación de impactos sociales, incluidos los grupos vulnerables; v) evaluación de riesgos de género y VAG; vi) preparación de las comunidades ante emergencias; vii) evaluación social posterior a incidentes; y viii) monitoreo del desempeño social.

Considerando la construcción de la nueva planta de fertilizantes en TF3, los Clientes desarrollarán un Plan de Gestión Ambiental de la Construcción (“PGAC”) para abordar los impactos ambientales, ocupacionales y sociales durante la construcción. Dicho plan incluirá: i) compromisos ambientales, ocupacionales y sociales para los contratistas, incluidas cláusulas contractuales; ii) un programa de gestión de residuos; iii) un programa de gestión de sustancias peligrosas; iv) canales de reclamos para los trabajadores; v) requisitos de salud y seguridad; vi) controles de emisiones, ruido, polvo y efluentes sanitarios; vii) un procedimiento de preparación y respuesta ante emergencias; y viii) una lista de requisitos de reporte para los contratistas.

4.1.e Capacidad y competencia organizacional

Rocktree cuenta con una sólida capacidad organizacional en gestión ambiental, salud y seguridad ocupacional, preparación ante emergencias, gestión de riesgos operacionales y cumplimiento normativo. Las estructuras existentes incluyen funciones específicas de Salud, Seguridad, Protección, Medio Ambiente y Calidad (“HSSEQ”, por sus siglas en inglés), funciones de gestión de emergencias, supervisión de seguridad, procesos de evaluación de riesgos operacionales, sistemas de capacitación, auditorías internas y procedimientos de gestión de incidentes.

Rocktree ha establecido funciones de Medio Ambiente, Salud y Seguridad (“EHS”, por sus siglas en inglés) y de Calidad, Salud, Seguridad y Medio Ambiente (“QHSE”, por sus siglas en inglés) en sus principales operaciones. Sin embargo: i) la estructura organizacional de APA y BPE solo identifica a un Técnico de HSE dedicado, un Coordinador de Calidad y algunos integrantes del personal de supervisión operacional; ii) la ampliación de APA solo cuenta con un puesto de supervisión de HSSEQ; y iii) todavía no se ha definido una estructura ambiental y social para TF2 y TF3 en Paraguay.

4.1.f Preparación y respuesta ante emergencias

La preparación ante emergencias es uno de los componentes más desarrollados del marco de gestión de Rocktree. Los procedimientos abarcan una amplia gama de escenarios marítimos y de terminales, incluidos incendios y explosiones, colisión y contacto, varadura, inundación, fallas eléctricas y de propulsión, falla del mecanismo de gobierno, hombre al agua, desplazamiento de la carga, piratería/terrorismo, amenazas de bomba, emergencias médicas, rescate en espacios confinados, derrames de hidrocarburos, sobrepresión/sobrellenado de tanques de carga, contaminación de cargas, exposición a cargas tóxicas, salvamento, abandono de la embarcación y emergencias en instalaciones de terminales. Si bien estos procedimientos reflejan un sistema sólido de respuesta operacional, resultan insuficientes para abordar la preparación ante emergencias centrada en las comunidades, los protocolos de notificación pública, las consideraciones relativas a poblaciones vulnerables, los simulacros con múltiples partes interesadas o la revisión de impactos sociales posteriores a incidentes.

Los Clientes volverán a analizar los escenarios de emergencia más probables y revisarán los planes de emergencia existentes para incorporar disposiciones sobre preparación de las comunidades, protocolos de notificación, participación de miembros de las comunidades en simulacros de emergencia y procedimientos de revisión de impactos sociales posteriores a incidentes.

4.1.g Monitoreo y revisión

Los sistemas basados en normas ISO, las auditorías y las revisiones de gestión existentes proporcionan una plataforma adecuada para el monitoreo y la mejora continua de los asuntos ambientales y operacionales. Sin embargo, este marco de monitoreo todavía no incluye indicadores de desempeño social relativos a la participación de las partes interesadas, los reclamos de las comunidades, los incidentes que afectan a las comunidades, los grupos vulnerables, el desempeño social de los contratistas, el género, las cuestiones de derechos humanos, la eficacia de las comunicaciones de emergencia o el cierre de acciones correctivas.

Por lo tanto, el Cliente revisará los procedimientos de monitoreo existentes para incorporar indicadores de desempeño social relacionados con: i) participación de las comunidades; ii) tendencias de reclamos; iii) incidentes que afecten a las comunidades, incluidos los grupos vulnerables; iv) desempeño social de los contratistas; y v) cierre de acciones correctivas.

4.1.h Participación de las partes interesadas

Si bien los Clientes cuentan con sólidos canales corporativos de comunicación y reporte para relacionarse con las comunidades, estos no constituyen un sistema estructurado de participación de las partes interesadas. Por consiguiente, el Patrocinador desarrollará e implementará un Plan de Participación de las Partes Interesadas ("PPPI") proporcional a los riesgos e impactos, que incluirá: i) un mapeo de partes interesadas, incluida la identificación de partes interesadas vulnerables; ii) métodos de consulta propuestos; iii) protocolos de divulgación de información; iv) frecuencias de interacción por grupo de partes interesadas; v) funciones y responsabilidades para su implementación; vi) procedimientos de seguimiento de compromisos; y vii) reportes periódicos a las partes interesadas afectadas, incluida la divulgación de información sobre el desempeño A&S, actualizaciones sobre preparación ante emergencias, tendencias de reclamos y avances en las acciones correctivas.

4.1.i Comunicaciones externas y mecanismos de reclamos

La Compañía ha establecido varios canales que permiten a las comunidades plantear inquietudes sobre los proyectos que ejecuta. Sin embargo, dichos canales, aunque necesarios, no constituyen un mecanismo de reclamos para las comunidades. Por lo tanto, los Clientes desarrollarán e implementarán un mecanismo diseñado para las partes interesadas externas, con procedimientos claros de recepción, registro, evaluación, investigación, respuesta, cierre y reporte. Para ello, el Patrocinador incluirá medidas de acceso diferenciadas para grupos vulnerables, incluidos múltiples canales de recepción, protecciones de confidencialidad, formatos de comunicación accesibles y derivaciones para reclamos sensibles, incluidos los reclamos relacionados con el género.

4.2 Trabajo y condiciones laborales

4.2.a Condiciones laborales y gestión de las relaciones con los trabajadores

Las operaciones de transbordo en Uruguay emplean a 115 tripulantes (59 internacionales y 56 uruguayos) contratados a través de agencias de dotación de personal marítimo. El Astillero APA y BPE emplean a 119 personas en puestos operativos y administrativos, de las cuales tres son mujeres que desempeñan funciones administrativas. En Paraguay, TF2 y TF3 emplean a 47 personas. El 95,0 % de los empleados en tierra son permanentes, el 0,4 % temporarios y el 4,6 % consultores, mientras que el 53 % de los empleados costa afuera son permanentes y el 47 % corresponde a proveedores terceros contratados a través de agencias de dotación de personal marítimo.

La información desagregada por género y tipo de empleo se consolida actualmente a nivel corporativo y no por instalación. El 40 % de los puestos administrativos en tierra está ocupado actualmente por mujeres; el 91 % de los puestos operativos en tierra y el 99,8 % de los puestos costa afuera están ocupados por varones.

4.2.a.i Políticas y procedimientos de recursos humanos

Las políticas de recursos humanos (“RR. HH.”) de Rocktree establecen un marco general basado en la dignidad humana, la conducta ética y el respeto de los derechos en las operaciones y relaciones comerciales. Las políticas de los Clientes comprometen a la Compañía con las normas internacionales, las prácticas laborales justas, la no discriminación, las condiciones de trabajo seguras, la responsabilidad ambiental, los mecanismos de reclamos accesibles, la mejora continua y la responsabilidad compartida. Las políticas respaldan un lugar de trabajo justo, inclusivo y basado en el mérito, con igualdad de oportunidades, tolerancia cero frente a la discriminación y el acoso, procesos estructurados de contratación basados en criterios objetivos, desarrollo interno, cumplimiento legal y una gobernanza coherente de RR. HH. en la contratación, la evaluación y la conducta en el lugar de trabajo.

Las relaciones laborales de Rocktree se gestionan de conformidad con la legislación laboral aplicable de Argentina, Paraguay, Uruguay y otros países donde se desarrollan las operaciones regionales. El marco de relaciones laborales también se sustenta en requisitos laborales marítimos reconocidos internacionalmente y aplicables a las tripulaciones de las embarcaciones, incluidos los procesos de cumplimiento y auditoría alineados con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo (“MLC”¹³, por sus siglas en inglés), el ISM¹⁴ y otras normas marítimas relacionadas. La Compañía mantiene procedimientos y controles destinados a respaldar el cumplimiento de los requisitos sobre jornada laboral, bienestar de los trabajadores, salud y seguridad ocupacional, igualdad de trato y obligaciones de gestión de la fuerza laboral aplicables a cada operación.

La contratación se rige por una Política Global de Contratación que comienza con la evaluación de opciones internas de dotación de personal y movilidad interna antes de recurrir a la contratación externa. La contratación externa requiere aprobación ejecutiva y descripciones de puestos actualizadas. RR. HH. gestiona la búsqueda directamente o a través de agencias aprobadas y preselecciona a los candidatos, mientras que las entrevistas evalúan la adecuación técnica y cultural. Rocktree también respalda las economías locales al priorizar el empleo y la capacitación locales cuando corresponde. Durante los últimos dos años, la Compañía informó 36 ascensos y aproximadamente 130 contrataciones permanentes para respaldar la expansión del negocio.

El marco de relaciones laborales está respaldado por un conjunto de políticas y procedimientos que, en su conjunto, regulan la gestión de la fuerza laboral. Estos incluyen diversas políticas (Reclamos, Denuncias, Derechos Humanos, Prevención del Acoso y Cultura y Lugar de Trabajo), un Código de Conducta, procedimientos de dotación de tripulaciones y gestión de la fuerza laboral, procesos de inducción y capacitación, controles de contratación, disposiciones sobre bienestar de los trabajadores y procedimientos relacionados con QHSE aplicables a los empleados y las tripulaciones. El marco se complementa con sistemas de gestión, auditorías internas, monitoreo del cumplimiento y procesos de supervisión de la fuerza laboral.

Rocktree ha establecido un conjunto integral de políticas y procedimientos laborales que abarcan los principales asuntos de la fuerza laboral, tales como las condiciones de empleo, la no discriminación, la conducta de los trabajadores, los mecanismos de reclamos, las denuncias, el bienestar de los trabajadores y la gestión de la fuerza laboral.

¹³ <https://www.ilo.org/international-labour-standards/maritime-labour-convention-2006>.

¹⁴ <https://www.imo.org/en/ourwork/humanelement/pages/ismcode.aspx>.

4.2.a.ii Condiciones de trabajo y términos de empleo

Las condiciones de trabajo se gestionan localmente de conformidad con los requisitos laborales nacionales aplicables y las buenas prácticas, teniendo en cuenta las necesidades operativas de cada sitio. Esto incluye las jornadas laborales, los turnos, los períodos de descanso y los regímenes de horas extras para el personal de puertos, terminales y astilleros, pero no contempla disposiciones explícitas sobre esquemas de turnos, jornadas máximas, monitoreo de horas extras, derecho a días de descanso, indicadores de fatiga ni evidencia específica por sitio que demuestre el cumplimiento en todas las operaciones y grupos de contratistas.

El acceso a las Instalaciones del Proyecto (que no incluyen campamentos de alojamiento para trabajadores) está controlado y no existe un servicio específico de transporte para los trabajadores. Las instalaciones cuentan con estacionamiento interno para el personal del Proyecto y los visitantes.

4.2.a.iii Organizaciones de trabajadores

Aproximadamente el 21 % de los empleados de Rocktree está sindicalizado, particularmente en Argentina (a través de UABL S.A.¹⁵) y Paraguay (a través de OTS¹⁶). La Compañía respeta el derecho de los empleados a constituir sindicatos y afiliarse a ellos, incluso donde actualmente no existen organizaciones sindicales. Se informa que los convenios colectivos de trabajo se aplican únicamente en Argentina.

4.2.a.iv No discriminación e igualdad de oportunidades

Rocktree promueve un entorno de trabajo inclusivo y no discriminatorio y recopila datos sobre género y diversidad para identificar brechas y adoptar, cuando sea necesario, medidas correctivas para cerrarlas. Las disposiciones sobre no discriminación e igualdad de oportunidades, garantizadas a todos los trabajadores independientemente de su género, edad u otras características personales, están incluidas en: i) el Código de Conducta corporativo; ii) el mecanismo de reclamos; iii) los procedimientos de denuncia; iv) la Política de Cultura y Lugar de Trabajo; v) la Política de Prevención del Acoso; y vi) la Política de Derechos Humanos.

Las políticas están disponibles para los empleados y se implementan mediante la inducción y un marco de capacitación para el personal en tierra y costa afuera. Para los empleados en tierra, la capacitación anual obligatoria se asigna a través de una plataforma de capacitación e incluye temas tales como Fundamentos de Cumplimiento, Ciberseguridad, Concientización sobre Salud Mental, Habilidades de Comunicación, Cumplimiento Financiero y Liderazgo en Seguridad. Las nuevas incorporaciones completan sesiones estructuradas de inducción que abarcan RR. HH., Finanzas, Operaciones, Tecnología de la Información y QHSE, seguidas de módulos de cumplimiento y actualizaciones anuales.

¹⁵ UABL S.A. es la entidad jurídica argentina que anteriormente operaba como Atria Logística y que actualmente está integrada en el Grupo Rocktree. UABL opera instalaciones de reparación y mantenimiento de buques en Argentina, incluida la Base Pueblo Esther (BPE), y da soporte a las actividades de mantenimiento y reparación de remolcadores y barcas pertenecientes a Rocktree y a clientes externos.

¹⁶ OTS (Obras Terminales y Servicios S.A.) es la empresa operadora paraguaya responsable de la terminal Puerto Tres Fronteras (3F). OTS gestiona la recepción, el almacenamiento, la manipulación y el despacho de granos, harinas, aceites, combustibles y servicios logísticos conexos, y cuenta con sistemas de gestión ambiental y de seguridad y salud en el trabajo certificados bajo normas ISO, aplicables a la terminal.

4.2.a.v *Reducción de personal*

Rocktree desarrollará e implementará un marco para la reducción de personal que se activará si en el futuro resultan necesarias reducciones de la fuerza laboral, desmovilizaciones o reestructuraciones. Dicho marco incluirá consultas, criterios objetivos de selección, cumplimiento legal, salvaguardas contra la discriminación y medidas de apoyo.

4.2.a.vi *Mecanismo de reclamos*

Rocktree ha establecido un marco formal y relativamente sólido para los reclamos y denuncias de los trabajadores mediante sus políticas de Reclamos y Denuncias, así como a través de sus procedimientos de Denuncias de la Flota y Denuncias de Oficina, su Código de Conducta y sus políticas de Cultura y Lugar de Trabajo, Prevención del Acoso y Derechos Humanos.

La Política de Reclamos se aplica a todos los empleados y establece un proceso estructurado que incluye resolución informal, presentación formal del reclamo, investigación, respuestas por escrito y derecho de apelación. También establece plazos definidos para las reuniones de reclamos, las decisiones y las apelaciones, y permite que los trabajadores estén acompañados por un colega o representante sindical durante los procedimientos formales. La Política de Denuncias amplía este marco al permitir la denuncia confidencial de inquietudes legales, éticas, ambientales, de salud y seguridad, fraude, corrupción y cumplimiento, incluida la denuncia anónima y la protección explícita contra represalias. El marco se aplica tanto al personal de oficina como a las tripulaciones de las embarcaciones mediante múltiples canales de reporte, incluidos la gerencia, RR. HH., QHSE, el acceso mediante código QR y plataformas específicas de denuncias. Todos estos mecanismos están operativos y cuentan con el respaldo de la inducción de los empleados, la capacitación y las políticas corporativas.

Los niveles históricos de reclamos parecen bajos: Legacy Rocktree¹⁷ no informó reclamos ni quejas durante los últimos tres años, mientras que la Legacy Atria¹⁸ registró una cantidad limitada de casos relacionados con discriminación y conducta inapropiada que, según se informó, fueron investigados y abordados mediante los procedimientos de la compañía. Tras la adquisición, permanecen bajo revisión dos denuncias relacionadas con prácticas laborales a bordo y conducta gerencial.

Si bien el marco de reclamos de los trabajadores demuestra un compromiso sólido con la confidencialidad, la accesibilidad, la no represalia y la resolución formal de las inquietudes laborales, no constituye un sistema consolidado de gestión de reclamos capaz de monitorear tendencias y eficacia en toda la organización, ya que carece de un tablero centralizado, un registro de reclamos o indicadores de desempeño que abarquen categorías de reclamos, tasas de cierre, tiempos de respuesta, asuntos recurrentes, satisfacción de los trabajadores o revisiones de eficacia. Asimismo, aunque se dispone de confidencialidad y denuncia anónima, no existe un protocolo específico para gestionar denuncias sensibles —acoso sexual, violencia y

¹⁷ “Legacy Rocktree” se refiere a la organización y plataforma operativa original de Rocktree, previas a la adquisición e integración de Atria Logistics y otros activos regionales. El término se utiliza en la documentación de diligencia debida para distinguir las políticas históricas, los datos de la plantilla, los registros de reclamaciones, las prácticas de gestión y la información organizativa asociados al negocio original de Rocktree de aquellos correspondientes a las entidades integradas posteriormente, incluida “Legacy Atria”.

¹⁸ “Legacy Atria” se refiere a los negocios, activos, plantilla, sistemas de gestión y registros históricos que pertenecían a Atria Logística y a sus entidades afiliadas antes de su integración en el Grupo Rocktree. Este término se utiliza en la documentación de diligencia debida para distinguir la información histórica —relativa a operaciones, aspectos laborales, reclamaciones, cumplimiento normativo y gestión— proveniente de Atria de aquella asociada a la organización original de Rocktree (“Legacy Rocktree”).

acoso por motivos de género, discriminación u otros asuntos de alto riesgo— que requieran una atención centrada en la persona sobreviviente y vías especializadas de derivación.

Los Clientes revisarán el mecanismo interno de reclamos para incorporar las mejoras necesarias y garantizar que: i) abarque todas las categorías de trabajadores del Proyecto, incluidos los empleados directos, los trabajadores contratados, los subcontratistas y el personal temporario; ii) proporcione múltiples canales confidenciales de reporte; iii) incluya protecciones contra represalias; iv) establezca plazos de respuesta; y v) contenga procedimientos de escalamiento y un seguimiento sistemático de los resultados de la resolución de reclamos.

4.2.b Protección de la fuerza laboral

El marco de protección de la fuerza laboral de Rocktree está respaldado por su Código de Conducta, sus políticas de Derechos Humanos y Prevención del Acoso, sus canales de denuncias y reclamos, los sistemas QHSE, la capacitación en SSO, la documentación de seguridad operacional y los procedimientos de gestión de contratistas. El enfoque de las políticas se basa en la dignidad humana, la conducta ética, el respeto de los derechos, las prácticas laborales justas, la no discriminación, las condiciones seguras, los mecanismos de reclamos accesibles, el bienestar de los trabajadores y la mejora continua.

Determinadas situaciones de vulnerabilidad de los trabajadores se consideran en términos operativos. Las trabajadoras embarazadas no son asignadas a actividades de alto riesgo, como el acceso a muelles o embarcaciones, y los EPP se ajustan a las necesidades de cada trabajador cuando corresponde. No se prevé que las trabajadoras desempeñen tareas en lugares remotos o aislados.

4.2.b.1 Trabajo infantil y trabajo forzoso

Las políticas de RR. HH. de Rocktree se basan en la dignidad humana, la conducta ética, el respeto de los derechos, las prácticas laborales justas y el compromiso con las normas internacionales. Si bien el marco existente aborda estos principios, actualmente no están consolidados en una Política específica sobre Trabajo Infantil y Trabajo Forzoso. Por lo tanto, el Cliente: i) desarrollará, implementará y difundirá una Política de Protección contra el Trabajo Infantil y el Trabajo Forzoso; ii) incluirá disposiciones para prevenir el trabajo infantil y el trabajo forzoso; iii) incluirá cláusulas contractuales específicas alineadas con las disposiciones de la nueva política para garantizar que el personal de terceros la cumpla; y iv) capacitará a los empleados y contratistas para que incorporen estas disposiciones.

4.2.c Salud y seguridad ocupacional

Rocktree mantiene un marco de gestión de salud y seguridad ocupacional respaldado por sistemas de gestión certificados conforme a ISO 45001, el Código ISM, los procedimientos corporativos de QHSE y la plataforma DNV ShipManager¹⁹, utilizada para registrar y monitorear incidentes, lesiones con tiempo perdido (“LTI”, por sus siglas en inglés), total de casos registrables, cuasi accidentes, reportes de enfermedades, inspecciones y acciones correctivas en todas las operaciones. La Compañía también mantiene sistemas periódicos de reporte de QHSE que realizan el seguimiento de tendencias de accidentes, causas raíz, medidas preventivas, auditorías y desempeño en seguridad operacional.

¹⁹ DNV ShipManager es la plataforma de software de gestión marítima integrada de Rocktree, utilizada para respaldar las actividades de gestión de la flota, QHSE y activos.

Los principales peligros de las operaciones portuarias, de astillero y marítimas se abordan mediante documentación de seguridad operacional y planes de respuesta ante emergencias, incluida documentación específica sobre la seguridad del depósito de combustibles de Terminal 3F²⁰. Las actividades de mayor riesgo identificadas son la manipulación de combustibles, el mantenimiento, los trabajos en caliente, las operaciones de carga, el tráfico de embarcaciones, las actividades de astillero, los equipos pesados, el granallado y la pintura, y los movimientos de embarcaciones; estos riesgos se gestionan mediante procedimientos, EPP, capacitación, supervisión, reporte de incidentes y preparación ante emergencias. El desempeño en salud y seguridad se reporta mediante registros de QHSE correspondientes al transporte fluvial, las operaciones de astillero y terminales y el transbordo, y los informes de gestión se basan en los reportes departamentales mensuales de la flota y en tableros históricos de tendencias.

Además, en los sitios operativos se realizan reuniones periódicas de seguridad y existen brigadas de emergencia y seguridad, aunque actualmente no se ha establecido en las operaciones de América Latina una estructura formal de comité de seguridad ni de representantes de seguridad elegidos por los trabajadores. En cambio, los aportes de los trabajadores sobre seguridad se recaban mediante la supervisión operacional, las reuniones de seguridad, las charlas operativas de seguridad, el reporte de incidentes y el escalamiento directo a la gerencia del sitio.

Las estadísticas de salud y seguridad ocupacional incluyen indicadores móviles de Frecuencia de Lesiones con Tiempo Perdido (“LTIF”, por sus siglas en inglés) y Frecuencia Total de Casos Registrables (“TRCF”, por sus siglas en inglés) para las operaciones marítimas. Para las operaciones de transbordo, el informe de QHSE de mayo de 2026 registra una LTIF móvil de 12 meses de 2,22 y una TRCF de 2,54, junto con un seguimiento detallado de accidentes, cuasi accidentes, causas raíz y acciones correctivas. El mismo marco de reporte también se aplica a las operaciones de transporte fluvial. No se informaron fatalidades en las categorías de accidentes presentadas en los informes mensuales revisados.

El Cliente, para todas las Instalaciones del Proyecto, proporcionará información desagregada sobre: i) LTI; ii) tasa de frecuencia de lesiones con tiempo perdido (“LTIFR”, por sus siglas en inglés); iii) tasa de gravedad o total de jornadas laborales perdidas como resultado de lesiones ocupacionales; iv) fatalidades relacionadas con el trabajo; v) casos de enfermedades ocupacionales; vi) inclusión de contratistas; y vii) estadísticas de lesiones ocupacionales desagregadas por género y por instalación.

4.2.d Disposiciones para personas con discapacidad

Rocktree promueve la igualdad de oportunidades, la contratación inclusiva, la selección basada en el mérito y un lugar de trabajo no discriminatorio, y menciona expresamente su interés en contratar personas pertenecientes a grupos subrepresentados o excluidos. Si bien la Compañía mantiene un compromiso sólido con la no discriminación y la inclusión, aún no ha desarrollado medidas específicas de accesibilidad para personas con discapacidad, procedimientos de ajustes razonables, protocolos de adaptación del lugar de trabajo ni indicadores de monitoreo.

Desde una perspectiva legal, Uruguay mantiene un marco obligatorio de inclusión para empleadores del sector privado con 25 o más trabajadores permanentes, mientras que

²⁰ La Terminal 3F en Paraguay opera instalaciones para la recepción, el almacenamiento, la transferencia y el despacho de combustible.

Argentina y Paraguay establecen principalmente obligaciones de cupo para entidades del sector público y determinadas categorías específicas de empleadores.

4.2.e Trabajadores contratados por terceros

El modelo operativo de Rocktree se basa principalmente en experiencia interna, y los subcontratistas se utilizan de manera selectiva para actividades específicas de apoyo. Los acuerdos actuales de subcontratación se relacionan principalmente con la gestión de tripulaciones y el apoyo a la dotación de personal marítimo. La Compañía trabaja con agencias de dotación de personal marítimo en Uruguay y Filipinas. Estos proveedores brindan apoyo para la contratación, la liquidación de haberes y los requisitos básicos de certificación marítima de la gente de mar en las jurisdicciones correspondientes. Rocktree mantiene un plan de auditoría para las agencias subcontratadas de dotación de personal marítimo.

Para la Planta de Mezcla y Almacenamiento de Fertilizantes 3F y los proyectos relacionados con APA, aún no se han seleccionado los contratistas. La identificación, evaluación y contratación de contratistas se realizará durante los procesos de adquisiciones y planificación de la ejecución, e incluirá la debida diligencia técnica, financiera, de cumplimiento y A&S respecto de la experiencia, capacidad, desempeño en HSE y requisitos contractuales.

La gestión de EHS de contratistas y proveedores también está respaldada por el procedimiento denominado “PG-13 Compras y Contrataciones”, que incluye la definición de requisitos de EHS durante las adquisiciones, la comunicación de los requisitos de QHSE a los contratistas, la evaluación y calificación de contratistas y el monitoreo continuo de su desempeño. El Cliente revisará dicho procedimiento para que abarque las condiciones laborales, el acceso de los trabajadores al mecanismo de reclamos, la prevención del trabajo infantil y forzoso, la no discriminación, el alojamiento cuando corresponda, las jornadas laborales, la SSO, las interfaces de seguridad y el seguimiento de las acciones correctivas.

4.2.f Cadena de suministro

El proceso de adquisiciones se describe como estructurado y transparente, basado en la capacidad técnica, la experiencia, el cumplimiento, la capacidad de prestar servicios en la región correspondiente y la evaluación comercial, y se procura aplicarlo de manera justa y no discriminatoria.

Rocktree hace referencia a sus principales proveedores de transporte y transbordo, a la Política de Conocimiento del Proveedor (“KYC”, por sus siglas en inglés) para la debida diligencia de integridad y al monitoreo de los riesgos de la cadena de suministro tanto a nivel operativo como comercial. Para las piezas técnicas críticas y las adquisiciones relacionadas con la flota, los riesgos son monitoreados por el Liderazgo Técnico/Jefatura de Flota, con especial atención a la disponibilidad, las restricciones de abastecimiento y la continuidad operacional. A nivel de mercado, el Director Comercial y el Gerente General monitorean los productos básicos, la logística y los entornos de la cadena de suministro, y sus conclusiones se reflejan en la planificación y la estrategia comercial.

La gestión laboral y A&S de la cadena de suministro se aborda parcialmente mediante los controles de adquisiciones y contratistas, ya que las adquisiciones se basan en la capacidad técnica, la experiencia, el cumplimiento, la capacidad de prestar servicios en la región específica y la evaluación comercial. Asimismo, se confirma que la gestión de contratistas y proveedores

incluye requisitos de EHS durante las adquisiciones, la comunicación de requisitos de QHSE, la calificación de contratistas y el monitoreo continuo del desempeño. Sin embargo, aún no se ha adoptado un procedimiento específico sobre riesgos laborales de la cadena de suministro —que abarque trabajo infantil y forzoso, salud y seguridad ocupacional, acceso de los trabajadores al mecanismo de reclamos, discriminación, debida diligencia en derechos humanos, cláusulas contractuales, requisitos aplicables en cascada a subcontratistas, auditorías y seguimiento de acciones correctivas— para las agencias de dotación de personal marítimo, los proveedores de gestión de buques, los contratistas de astilleros, los proveedores técnicos críticos y los servicios de alto riesgo. Por lo tanto, el Cliente desarrollará e implementará un Procedimiento de Cadena de Suministro que aborde todos estos asuntos.

4.3 Eficiencia en el uso de los recursos y prevención de la contaminación

4.3.a Eficiencia en el uso de los recursos

La principal fuente de consumo de energía en las operaciones es el combustible utilizado por las embarcaciones y los equipos marinos, incluido el diésel marino (“MDO”, por sus siglas en inglés), el gasóleo marino (“MGO”, por sus siglas en inglés), el fueloil con muy bajo contenido de azufre (“VLSFO”, por sus siglas en inglés) y los combustibles de origen biológico.

Rocktree informó un consumo total de combustible de 19.211.957 litros en 2024, compuesto por 12.594.322 litros de MDO y MGO; 5.263.332 litros de combustibles de origen biológico; 1.339.100 litros de VLSFO; 11.620 litros de diésel consumidos por vehículos terrestres; y 3.584 litros de nafta.

El consumo de electricidad de las oficinas (que abarca Indonesia, Singapur, Italia y Uruguay) alcanzó 62.497 kWh durante 2024, lo que representa un aumento del 3,8 % respecto de 2023, principalmente debido a la incorporación de la oficina de Uruguay.

La estrategia de eficiencia de Rocktree está respaldada por herramientas operativas digitales, incluidas la Aplicación de Programación de Cargas (“CSA”, por sus siglas en inglés) y el Centro Remoto de Operaciones y Tecnología (“ROTC”, por sus siglas en inglés). La CSA consolida datos operativos e indicadores clave de desempeño de las embarcaciones oceánicas activas, mientras que el ROTC recopila datos operativos de los equipos principales para monitorear y mejorar el desempeño de las embarcaciones, incluidos el consumo de combustible y de energía. El informe también identifica iniciativas de hardware y software, tales como el monitoreo de combustible, la limpieza de cascos para reducir la resistencia del agua, el análisis de los tiempos de ciclo de las barcas para reducir el tiempo ocioso, la maximización de la capacidad de carga de las barcas y la evaluación del uso de supercapacitores para reducir los picos de demanda²¹ y la carga de los generadores diésel.

²¹ La reducción de picos de demanda (“peak shaving”) consiste en utilizar sistemas de almacenamiento de energía (como baterías o supercondensadores) para absorber los picos de corta duración en la demanda de electricidad, reduciendo así la carga máxima que deben suministrar los generadores diésel. Esto mejora la eficiencia de los generadores, disminuye el consumo de combustible, reduce las emisiones y puede prolongar la vida útil de los equipos.

El Patrocinador prevé implementar la plataforma RINA SERTICA²² como sistema digital de reporte de embarcaciones para recopilar datos de consumo de combustible y emisiones, automatizar los reportes y respaldar el monitoreo de las emisiones de las embarcaciones de conformidad con las metodologías del Sistema de Recopilación de Datos de la OMI (“IMO DCS”²³, por sus siglas en inglés).

Las divisiones de Transporte Fluvial y América Latina de Rocktree están implementando iniciativas de eficiencia en el uso de los recursos centradas en establecer parámetros de velocidad ecológica y económica para cada tipo de convoy y optimizar los volúmenes transportados por tipo de convoy, con el fin de reducir el consumo de combustible y la intensidad de emisiones por tonelada transportada. Además, las oficinas que anteriormente dependían de generadores diésel están realizando la transición hacia la energía solar.

4.3.a.i Gases de efecto invernadero

El Cliente utiliza la Herramienta de Cálculo de Carbono²⁴ para estimar el ahorro de emisiones de CO₂ derivado de la solución de transbordo de Rocktree en comparación con una vía logística habitual, considerando los componentes de transporte terrestre, transporte mediante buques lanzadera, transbordo y flete oceánico, y utilizando referencias tales como las orientaciones de la OMI²⁵, FuelEU²⁶, los factores del Departamento de Medio Ambiente, Alimentación y Asuntos Rurales del Reino Unido²⁷ (“DEFRA”, por sus siglas en inglés), la norma ISO 14064-3²⁸ y los principios relacionados con la Sea Cargo Charter²⁹. La Herramienta de Cálculo de Carbono es un instrumento positivo para estimar las emisiones evitadas o el ahorro de emisiones derivado del modelo de negocio, pero no debe considerarse un sustituto de un inventario operacional

²² La plataforma RINA SERTICA es un conjunto integral de software digital para la gestión de flotas y buques que ayuda a las empresas marítimas a optimizar el rendimiento de las embarcaciones, agilizar el mantenimiento, gestionar las adquisiciones y garantizar el estricto cumplimiento de las normativas mundiales de seguridad marítima y protección del medio ambiente.

²³ El IMO DCS es el Sistema de Recopilación de Datos de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre el consumo de fueloil de los buques. Se trata de un sistema mundial obligatorio, establecido en virtud del Anexo VI del Convenio MARPOL, que exige a los buques recopilar y notificar datos sobre el consumo de combustible para respaldar los esfuerzos de la OMI destinados a supervisar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo.

²⁴ Informe de la Calculadora de Carbono, Rocktree, 2026. La Calculadora de Carbono incorpora metodologías y referencias reconocidas internacionalmente, entre ellas: las directrices de la OMI sobre eficiencia energética marítima y reducción de emisiones de GEI; el Reglamento FuelEU Maritime relativo a los combustibles marítimos de bajo contenido en carbono y al cálculo de la intensidad de GEI; los factores de emisión del DEFRA (Reino Unido) para convertir datos de actividad en emisiones de CO₂e; y la norma ISO 14064-3, que ofrece orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero. En conjunto, estas referencias proporcionan una base metodológica reconocida para estimar las emisiones y evaluar el desempeño en materia de carbono de las soluciones logísticas de Rocktree.

²⁵ La «orientación de la OMI» se refiere a las directrices técnicas, metodologías, resoluciones y marcos normativos emitidos por la Organización Marítima Internacional (OMI) para mejorar el desempeño ambiental del sector naviero y apoyar la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional; véase <https://www.imo.org/>.

²⁶ FuelEU Maritime es el marco normativo de la Unión Europea establecido mediante el Reglamento (UE) 2023/1805, diseñado para reducir la intensidad de gases de efecto invernadero (GEI) de la energía utilizada por los buques y acelerar la adopción de combustibles renovables y de bajo contenido en carbono en el sector marítimo; véase <https://transport.ec.europa.eu/>.

²⁷ Los factores del DEFRA del Reino Unido son valores oficiales de conversión de carbono del gobierno, utilizados para transformar datos de actividad empresarial en estimaciones de emisiones de gases de efecto invernadero.

²⁸ La norma ISO 14064-3 es un estándar internacional titulado «Gases de efecto invernadero – Parte 3: Especificación con orientación para la verificación y validación de declaraciones sobre gases de efecto invernadero». Establece los principios, requisitos y procedimientos para la verificación y validación independientes de inventarios de gases de efecto invernadero (GEI), cálculos de emisiones y declaraciones relacionadas con el carbono. La norma proporciona un marco estructurado para garantizar que los datos sobre GEI sean precisos, transparentes, coherentes, completos y creíbles. Es aplicable a declaraciones de GEI a nivel de organización, proyecto y producto, y se utiliza ampliamente para respaldar la garantía de inventarios de carbono e informes relacionados con el clima.

²⁹ El Sea Cargo Charter (SCC) es un marco marítimo mundial, desarrollado bajo los auspicios del Global Maritime Forum, que establece una metodología común para evaluar y divulgar la alineación climática de las actividades de transporte marítimo.

completo de gases de efecto invernadero, una línea de base energética a nivel de activos, un plan de gestión de emisiones atmosféricas o una hoja de ruta de descarbonización.

No obstante, los Clientes desarrollarán un Inventario de Gases de Efecto Invernadero que abarque los alcances de emisiones 1, 2 y 3 de sus operaciones en Paraguay, Argentina y Uruguay. Asimismo, Rocktree preparará e implementará un Plan de Eficiencia en el Uso de los Recursos y Descarbonización que abarque el transporte fluvial, el transbordo, los puertos/terminales, los astilleros y las interfaces de las oficinas. El plan consolidará líneas de base de energía y combustible, indicadores de intensidad de combustible por tipo de convoy, tCO₂e por tonelada transportada, la implementación de parámetros de velocidad ecológica/económica, indicadores clave de desempeño de optimización de convoyes, el seguimiento de la transición a energía solar, las responsabilidades, los plazos, la revisión anual del desempeño y metas mensurables de reducción cuando resulte factible.

4.3.a.ii Consumo de agua

No se prevé que el agua constituya un factor significativo de consumo de recursos en comparación con el combustible, aunque se describen sistemas de aguas residuales específicos para el astillero y TF3. Existen sistemas de gestión del agua en las instalaciones clave, y el uso del recurso se monitorea mediante procedimientos de gestión ambiental y programas de monitoreo a nivel de cada sitio. No obstante, los Clientes presentarán datos sobre las fuentes y el consumo de agua desagregados por operación, incluidos los monitoreos de calidad del agua y las medidas de eficiencia destinadas a optimizar su consumo.

4.3.b Prevención de la contaminación

El marco de prevención de la contaminación de Rocktree está respaldado por sus sistemas de gestión ambiental certificados conforme a ISO 14001, permisos ambientales, procedimientos operacionales, programas de monitoreo ambiental, mecanismos de respuesta ante emergencias y sistemas de gestión de QHSE. La prevención de la contaminación está incorporada en los controles operacionales aplicables a las terminales, las actividades de los astilleros, el transporte marítimo y las operaciones de transbordo. Las medidas de gestión ambiental incluyen la gestión de residuos, los controles de sustancias peligrosas, el monitoreo de la calidad del aire, el monitoreo de la calidad del agua, la preparación ante emergencias, los procedimientos de prevención de derrames y la verificación del cumplimiento ambiental. La Compañía también mantiene registros de permisos, inventarios de productos químicos, fichas de datos de seguridad (“SDS”, por sus siglas en inglés), registros de residuos, sistemas de acciones correctivas y procedimientos de gestión de incidentes que proporcionan una base estructurada para el cumplimiento ambiental y la prevención de la contaminación.

Las principales fuentes de contaminación identificadas incluyen las emisiones de escape de las embarcaciones, la manipulación de combustibles, la manipulación de cargas, las operaciones de transferencia de granos, las actividades de granallado y pintura en astilleros, el almacenamiento de combustibles y las operaciones de transporte. Los controles existentes incluyen sistemas de extracción y filtración de polvo en las áreas de manipulación de granos, programas de monitoreo ambiental, procedimientos ambientales a bordo de conformidad con MARPOL, programas de gestión de residuos y sistemas de respuesta ante emergencias para derrames y episodios de contaminación. Los incidentes ambientales se monitorean mediante DNV ShipManager y otros sistemas de QHSE, que respaldan el registro de eventos, la investigación, el seguimiento de acciones correctivas y los reportes de gestión.

Rocktree identifica las emisiones de escape de los remolcadores de empuje, las embarcaciones y los equipos móviles como las principales fuentes de emisiones atmosféricas, con aportes específicos de cada sitio derivados de la manipulación de cargas, el mantenimiento y la manipulación de combustibles/aceites. La generación de polvo en las salidas de las boquillas de los túneles de granos de TF3 se controla mediante inyección de aire, extracción y filtración de polvo. Se dispone parcialmente de datos cuantitativos sobre emisiones atmosféricas a través del Informe de Sostenibilidad, que divulga el consumo de combustible, las emisiones de gases de efecto invernadero y determinados indicadores de contaminantes atmosféricos (NO_x, SO_x y PM₁₀) asociados con las operaciones de las embarcaciones.

El Cliente preparará un Plan consolidado de Gestión de Emisiones Atmosféricas y Polvo que abarque las operaciones en las Instalaciones del Proyecto y consolide los controles de combustible, el mantenimiento, el uso de combustibles con bajo contenido de azufre/biodiésel, la operación de depuradores de gases cuando corresponda, la extracción/filtración de polvo en los puntos de manipulación de granos, los controles de polvo durante la descarga de camiones, las medidas para evitar el funcionamiento en ralentí, la inspección de equipos, los requisitos de monitoreo y las inspecciones activadas por reclamos. El plan también evaluará el cronograma de implementación del sistema de recuperación de polvo durante la descarga de camiones o de controles equivalentes si el monitoreo de polvo o los reclamos de las comunidades indican su necesidad.

4.3.b.i Residuos

La gestión de residuos se rige por procedimientos documentados que incluyen: i) P3F-05.01 Gestión de Residuos; ii) RA-01.02 Registro de Residuos; planes de gestión ambiental y controles de HSSEQ asociados. Tanto los residuos generales como los peligrosos se gestionan mediante programas formales de gestión de residuos respaldados por registros de residuos, procedimientos de monitoreo ambiental y controles operacionales. Los residuos generados por las embarcaciones se gestionan conforme a los requisitos de MARPOL, mientras que las operaciones de las terminales mantienen procedimientos documentados de manipulación y disposición de residuos.

Aunque los controles operacionales parecen estar bien establecidos, no se identifican claramente indicadores consolidados de generación de residuos, tasas de reciclaje, volúmenes de disposición ni datos de desempeño en materia de residuos a nivel de cada instalación. En consecuencia, los Clientes desarrollarán e implementarán Informes Periódicos de Gestión, Monitoreo y Desempeño de Residuos para TF2, TF3F, APA, las Operaciones de Transbordo y los Convoyes (transporte fluvial), que incluirán: i) un inventario anual de residuos, incluidos los residuos peligrosos; ii) certificados de transporte de residuos; iii) certificados de disposición final; y iv) cualquier iniciativa de economía circular y/o minimización de residuos.

4.3.b.ii Gestión de materiales peligrosos

Rocktree mantiene controles formales para la gestión de materiales peligrosos mediante inventarios de productos químicos, fichas de datos de seguridad ("SDS", por sus siglas en inglés), procedimientos ambientales y documentación de seguridad operacional. El Procedimiento FS-07.02 hace referencia al Inventario de Productos Químicos, los sistemas de gestión de SDS, los controles de sustancias peligrosas y los procedimientos de gestión de productos químicos que respaldan la identificación, el almacenamiento, la manipulación y la respuesta ante emergencias

relacionadas con sustancias peligrosas. El procedimiento PS-07 Productos Químicos revisado establece responsabilidades, inventarios de productos, evaluaciones de compatibilidad, controles de almacenamiento y requisitos de manipulación segura, proporcionando un enfoque estructurado para la gestión de materiales peligrosos.

Los riesgos asociados con materiales peligrosos son particularmente relevantes para la logística de combustibles, las operaciones de las embarcaciones, las actividades de los astilleros y la manipulación de fertilizantes. El marco de gestión ambiental incluye medidas de prevención de derrames, planes de respuesta ante emergencias, controles de hidrocarburos y procedimientos de respuesta ante episodios de contaminación.

La Compañía informó un solo incidente ambiental material durante los últimos cinco años: un derrame de 200 litros de combustible de búnker provocado por daños en el casco del buque Mara en septiembre de 2025, que activó el plan de respuesta ante emergencias y movilizó recursos especializados de respuesta que lograron controlar la contingencia sin consecuencias ambientales significativas.

4.3.b.iii Uso y gestión de plaguicidas

Actualmente, Rocktree no compra, almacena, aplica ni gestiona plaguicidas en sus operaciones. Si las operaciones futuras incluyeran manejo de vegetación, contratistas de control de plagas o actividades relacionadas con fertilizantes que requieran el uso de plaguicidas, se implementarán procedimientos adecuados de conformidad con las buenas prácticas internacionales, incluidos la selección de productos, el almacenamiento, la manipulación, los controles de aplicación, la capacitación de los trabajadores y los requisitos de disposición.

4.4 Salud, seguridad y protección de la comunidad

4.4.a Salud y seguridad de la comunidad

Las operaciones regionales de Rocktree interactúan con diversas partes interesadas: comunidades, usuarios del río, operadores de transporte y autoridades locales.

Sin embargo, los receptores más cercanos identificados son los ubicados en las inmediaciones de TF3: viviendas residenciales aproximadamente 60 m al sur de la terminal, otras residencias aproximadamente 300 m al norte de la instalación y una escuela ubicada aproximadamente 150 m al oeste del sitio. No se han registrado formalmente reclamos relacionados con la salud y seguridad de la comunidad, molestias o cuestiones ambientales, ni se han reportado durante los últimos cinco años incidentes con impactos sobre comunidades o terceros.

4.4.a.i Diseño y seguridad de la infraestructura y los equipos

El marco operacional existente de Rocktree está bien diseñado para gestionar liberaciones accidentales, incidentes con embarcaciones, riesgos de navegación, escenarios de incendio y explosión, manipulación de combustibles y control de acceso. Los riesgos de exposición de las comunidades están asociados principalmente con el tráfico de embarcaciones a lo largo de la Hidrovía Paraná-Paraguay, los movimientos de camiones que ingresan y salen de las terminales y la carga y descarga de combustibles y productos agrícolas en las Instalaciones del Proyecto. Los controles existentes incluyen procedimientos reglamentados de navegación, tripulaciones

calificadas, planificación de viajes, monitoreo de las condiciones del río, áreas operativas designadas, sistemas de inspección de cargas, monitoreo ambiental, medidas de prevención de derrames y sistemas de respuesta ante emergencias. Estas medidas reducen la probabilidad de impactos significativos fuera del sitio y respaldan operaciones seguras en toda la plataforma logística regional.

4.4.a.ii Gestión y seguridad de materiales peligrosos

El diseño operacional de las terminales, la flota de transporte fluvial y el astillero de Rocktree incorpora múltiples controles de ingeniería y de procedimiento para proteger a los trabajadores, los activos y los terceros. En Puerto Tres Fronteras (TF3), el acceso a las áreas operativas se controla mediante la verificación de documentación, procedimientos de inspección de vehículos, sistemas de pesaje, rutas de circulación designadas y puntos de ingreso controlados. Las operaciones logísticas de combustibles utilizan sistemas automatizados de carga, tanques de almacenamiento exclusivos, controles aduaneros y procedimientos supervisados de despacho. Las operaciones de granos y cargas a granel cuentan con sistemas cerrados de manipulación, infraestructura de cintas transportadoras, procedimientos de muestreo y procesos de inspección destinados a mantener la seguridad operacional y minimizar las liberaciones al ambiente.

Para las operaciones de transporte fluvial, Rocktree mantiene una flota de 19 remolcadores de empuje y 389 barcasas operadas conforme a procedimientos de navegación alineados con las prácticas marítimas internacionales. La seguridad de la navegación se basa en tripulaciones calificadas, GPS, radar, sistemas de comunicación, herramientas de planificación de viajes, monitoreo del nivel del río, gestión de la separación bajo quilla y cumplimiento de las normas locales de navegación. La Compañía también prevé incorporar una nueva generación de remolcadores de empuje de alta potencia y bajo calado, diseñados específicamente para las condiciones operativas de la Hidrovía y destinados a mejorar la resiliencia y la seguridad de la navegación durante períodos de niveles bajos de agua.

El astillero APA incorpora controles de seguridad industrial mediante áreas de producción específicas, sistemas de manipulación de materiales, líneas de soldadura, instalaciones de granallado y pintura y disposiciones de respuesta ante emergencias.

Para evaluar los riesgos potenciales derivados de incendios y explosiones accidentales en TF3, el Cliente: i) preparará (a) un estudio de peligros y operabilidad (“HAZOP”, por sus siglas en inglés) para identificar los peligros y riesgos potenciales vinculados con el almacenamiento y el transporte de combustibles y (b) una Evaluación Cuantitativa de Riesgos (“QRA”, por sus siglas en inglés) para determinar si un escenario de emergencia grave en el depósito de combustibles u otra infraestructura de la instalación podría alcanzar a los residentes ubicados en sus alrededores; y ii) actualizará el Plan de Preparación y Respuesta ante Emergencias existente mediante (a) la incorporación de los peores escenarios identificados en el HAZOP y la QRA y (b) el establecimiento de protocolos de comunicación con las comunidades, capacitación comunitaria sobre procedimientos de emergencia y evacuación y participación de las comunidades en simulacros de emergencia.

4.4.a.iii Servicios ecosistémicos

Las posibles interacciones con los servicios ecosistémicos asociadas con las actividades de navegación, el tráfico de embarcaciones, las operaciones de transbordo y la manipulación de

combustibles se relacionan principalmente con la calidad del agua y la pesca. Hasta la fecha, no se han informado reclamos de miembros de las comunidades respecto de impactos sobre los servicios ecosistémicos vinculados con las instalaciones del Proyecto en Uruguay, Argentina y Paraguay.

4.4.a.iv Exposición de las comunidades a enfermedades

El perfil operacional de las instalaciones existentes de Rocktree no sugiere una exposición significativa de las comunidades a enfermedades transmisibles, dado que: i) en esta etapa no existen campamentos de alojamiento para trabajadores; y ii) no se prevén grandes afluencias de mano de obra ni asentamientos temporarios para las operaciones actuales o los proyectos planificados.

4.4.a.v Preparación y respuesta ante emergencias

La preparación ante emergencias es uno de los aspectos más sólidos del marco de gestión de Rocktree. La Compañía ha implementado un sistema integral de Gestión y Respuesta ante Emergencias ("EMR", por sus siglas en inglés) que incluye manuales corporativos de respuesta ante emergencias y procedimientos detallados que abarcan incendios y explosiones, varaduras, colisiones, inundaciones, fallas de propulsión, exposición a sustancias tóxicas, emergencias médicas, contaminación de cargas, derrames de hidrocarburos, emergencias en terminales, escenarios de abandono de la embarcación y otros incidentes marítimos. El sistema establece funciones de respuesta, clasificaciones de emergencias, protocolos de coordinación y requisitos de comunicación que involucran a las tripulaciones de las embarcaciones, los equipos de gestión, las autoridades marítimas y las organizaciones de respuesta ante emergencias.

Los procedimientos de emergencia incluyen controles específicos para derrames de combustible, incidentes con materiales peligrosos, accidentes durante la transferencia de cargas, liberaciones tóxicas y emergencias relacionadas con la navegación. Las orientaciones operacionales exigen la notificación a las autoridades, la movilización de recursos de emergencia, la implementación de medidas de control de la contaminación, la comunicación con las terminales y la coordinación con los servicios de emergencia.

4.4.b Personal de seguridad

Rocktree mantiene acceso controlado a los sitios, procedimientos de documentación y pesaje, áreas operativas designadas, controles de polvo, derrames y residuos, control de acceso y patrullajes, guardias de seguridad desarmados, verificación de antecedentes y capacitación del personal de seguridad, cumplimiento de las normas de navegación, tripulaciones calificadas, sistemas de GPS, radar y radio, cartas electrónicas de navegación, planificación de viajes y coordinación con las autoridades marítimas o portuarias.

Los dispositivos de seguridad de las operaciones del Cliente dependen de proveedores terceros contratados mediante un proceso competitivo de adquisiciones. En el Astillero, los servicios de seguridad son prestados por SIASA, una empresa de seguridad habilitada que opera con los permisos y autorizaciones exigidos para el entorno portuario. El personal de seguridad está desarmado y, antes de su contratación, se somete a controles médicos y verificaciones de antecedentes penales provinciales y nacionales. Sus funciones se limitan al control de acceso, la interacción pacífica y el escalamiento a las autoridades competentes cuando se detectan irregularidades; asimismo, es responsable de los patrullajes, las inspecciones perimetrales y los

controles de depósitos, camiones y áreas operativas. El contratista debe mantener registros de capacitación, procedimientos y cumplimiento de los requisitos legales aplicables. Los guardias reciben capacitación sobre conducta, confidencialidad, resolución de conflictos, protocolos específicos del Cliente y requisitos del Código PBIP, y los registros de capacitación se presentan a las autoridades competentes, incluida la Prefectura Naval Argentina.

Si bien el personal de seguridad es evaluado y capacitado, la información revisada no define expresamente principios de uso proporcional de la fuerza, compromisos en materia de derechos humanos, una jerarquía de escalamiento, obligaciones de reporte, requisitos para la investigación de incidentes, participación de las partes interesadas con grupos vulnerables y Pueblos Indígenas, riesgos de violencia por motivos de género ni interacciones con las comunidades sensibles a los derechos humanos, ni procedimientos para reportar inquietudes relacionadas con la conducta del personal de seguridad, comportamientos inapropiados, intimidación o discriminación.

El Cliente desarrollará e implementará un Plan de Gestión de la Seguridad alineado con los Principios Voluntarios de las Naciones Unidas sobre Seguridad y Derechos Humanos, que definirá, entre otros aspectos: i) principios de uso proporcional de la fuerza; ii) compromisos en materia de derechos humanos; iii) jerarquía de escalamiento; iv) obligaciones de reporte; v) requisitos para la investigación de incidentes; vi) participación de las partes interesadas con grupos vulnerables y Pueblos Indígenas; vii) protocolos para gestionar riesgos de violencia por motivos de género o interacciones con las comunidades sensibles a los derechos humanos; viii) procedimientos para abordar comportamientos inapropiados, intimidación y discriminación; ix) funciones y responsabilidades; x) expectativas de conducta; y xi) requisitos de desescalamiento.

4.5 Adquisición de tierras y reasentamiento involuntario

El Proyecto no generará ningún desplazamiento físico involuntario ni desplazamiento económico de residentes de las comunidades.

4.6 Conservación de la biodiversidad y hábitats naturales

El Proyecto no generará impactos significativos sobre la biodiversidad ni los hábitats naturales.

4.7 Pueblos Indígenas

El Proyecto no afectará a Pueblos Indígenas.

4.8 Patrimonio cultural

El Proyecto no afectará ningún patrimonio cultural.

5. Acceso local a la información del Proyecto

Se puede acceder a información adicional relacionada con el Proyecto en el siguiente enlace: <https://rocktree.com/>.